

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/11827 –**

Verkehrsprognose 2025 als Grundlage der Überprüfung der Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 und der darauf basierenden derzeit geltenden Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes war die Verkehrsprognose 2015. Damals waren drei verkehrspolitische Szenarien erarbeitet worden, das „Überforderungsszenario“, das „Integrationsszenario“ und das „Laisser-faire-Szenario“. Diese drei Szenarien unterschieden sich nach den darin unterstellten, bis 2015 zu realisierenden verkehrspolitischen Maßnahmen, die in voneinander erheblich abweichenden Verkehrsprognosen ihren Ausdruck fanden. So variierten die für 2015 prognostizierten Personenkilometer auf der Straße zwischen 768 und 915 Milliarden und die Tonnenkilometer auf der Schiene zwischen 99 und 169 Milliarden. Die Bundesregierung wählte seinerzeit das „Integrationsszenario“, das mit einer Vielzahl konkret aufgelisteter verkehrspolitischer Maßnahmen – z. B. einer Lkw-Maut von 21 Cent (40 Pfennig) pro Kilometer und einer Absage an das „Road Pricing“ für Pkw – Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde.

Am 16. Oktober 2004 trat das 5. Änderungsgesetz zum Fernstraßenausbaugesetz und damit der aktuell geltende Bedarfsplan für Bundesfernstraßen in Kraft. Das erste Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegausbaugesetzes trat am 22. September 2004 in Kraft. Beide Gesetze sehen vor, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) „spätestens nach dem Ablauf von fünf Jahren“ zu prüfen hat, ob die Bedarfspläne der Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Die Anpassung muss jeweils per Gesetz erfolgen. Unter anderem aus diesem Anlass hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Verkehrsprognose 2025 in Auftrag gegeben, die mit Datum 14. November 2007 veröffentlicht wurde. Darin werden allerdings keine verkehrspolitischen Szenarien und auch keine konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen erwähnt. Allenfalls indirekt lässt sich daraus, dass für den Mineralölsteuersatz aus finanz- und aus Klimaschutzpolitischen Gründen eine weitere reale Anhebung als wahrscheinlich zu betrachten sei und dass im Lkw-Verkehr die tendenziell steigenden Sätze der Straßenbenutzungsgebühr ein größeres Gewicht als steigende Kraftstoffpreise hätten, herauslesen,

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. Februar 2009 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

dass die Bundesregierung nicht gänzlich auf verkehrspolitische Maßnahmen verzichten will. Ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept mit einer strukturierten Auflistung geplanter verkehrspolitischer Maßnahmen wie bei der Verkehrsprognose 2015 ist hingegen nicht erkennbar. Es entsteht deshalb der Eindruck, bei der Verkehrsprognose 2025 handele es sich um ein reines Trendszenario. Da aber die den Prognosen zugrunde gelegten verkehrspolitischen Maßnahmen erheblichen Einfluss auf die Vorhersage von Verkehrsmengen und die Verteilung auf Verkehrsträger haben, die wiederum maßgebliche Eingangsgrößen für die von der Bundesregierung gewählte Art der Berechnung des Nutzens von Verkehrsinvestitionen sind, ergeben sich Nachfragen.

Zudem gab es nach Erarbeitung der Verkehrsprognose 2025 tiefgreifende Ereignisse, die deren Anwendbarkeit für die Fortschreibung der Bedarfspläne sehr infrage stellen. So wird in der Verkehrsprognose 2025 davon ausgegangen, dass dauerhaft ausreichend Öl verfügbar sein wird, so dass für den Weltrohölpreis „real entweder ein Rückgang oder höchstens ein leichter Anstieg“ zu erwarten sein wird (Seite 54). Ursächlich dafür ist, dass die herangezogenen Studien für das Jahr 2030 allesamt von nicht mehr als 60 US-Dollar für ein Barrel Öl ausgehen, die meisten liegen deutlich darunter. Angesichts des Preises für ein Barrel Öl von fast 150 US-Dollar im Sommer 2008 scheint diese Annahme trotz des aufgrund der derzeitigen Wirtschaftskrise wieder deutlich gesunkenen Ölpreises, der mit zurzeit etwa 45 US-Dollar knapp unter den Prognosen für 2025 liegt, sehr gewagt. Somit ist eine der zentralen Annahmen zumindest mit großen Unsicherheiten behaftet. Die Annahme, die Nutzerkosten im Straßenverkehr (inklusive eventueller Erhöhungen der Treibstoffsteuern) würden nur um ein Prozent pro Jahr ansteigen, erscheint äußerst fraglich.

Die aktuelle Wirtschaftskrise dürfte ebenfalls nicht in der Verkehrsprognose 2025 berücksichtigt worden sein. Sie wirft die Frage auf, ob das vorhergesagte erhebliche Verkehrswachstum noch eine realistische Grundlage für Planung und Entwicklung der Verkehrswege in der Bundesrepublik Deutschland darstellt. Immerhin unterstellen die Gutachter einen durchschnittlichen Anstieg der Bruttowertschöpfung von 1,7 Prozent pro Jahr von 2004 bis 2025. Dagegen rechnet die Bundesregierung derzeit allein für das Jahr 2009 mit einem Rückgang von mehr als zwei Prozent.

1. Wurden vor Erarbeitung der Verkehrsprognose 2025 verschiedene verkehrspolitische Szenarien untersucht?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Die Verkehrsprognose 2025 basiert auf einem von den Gutachtern erarbeiteten und nachvollziehbar begründeten Szenario.

2. Welchen noch nicht beschlossenen konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen wurden der Verkehrsprognose 2025 zugrunde gelegt (bitte begründen)?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung in absehbarer Zeit wesentliche verkehrspolitische Beschlüsse zu fassen?

Wenn ja, in welchen Bereichen, und warum sind diese dann nicht in der Verkehrsprognose 2025 berücksichtigt?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsprognose unterstellt für das Jahr 2025 plausible Rahmenbedingungen hinsichtlich der Entwicklung der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur und des Verkehrsinfrastrukturangebotes, ohne auf verkehrspolitische Einzel-

maßnahmen oder auf einzelne verkehrspolitische Beschlüsse der Bundesregierung abzustellen.

4. Wann genau werden die vollständigen Ergebnisse der Umlegung der Verkehrsprognose 2025 auf die Netze von Straße, Schiene und Bundeswasserstraße vorliegen?
8. Wann genau wird die Überprüfung der Maßnahmen der Bedarfspläne abgeschlossen sein?
11. Wann wird die Überprüfung der Bedarfspläne voraussichtlich abgeschlossen sein?

Die Fragen 4, 8 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Kern der Bedarfsplanüberprüfung werden die Umlegungen der Verkehrsprognose und die damit verbundenen maßnahmenbezogenen Bewertungen in Form von Nutzen-Kosten-Analysen sein. Nach Vorliegen dieser Ergebnisse wird die Bedarfsplanüberprüfung voraussichtlich Ende 2009/Anfang 2010 abgeschlossen sein.

5. Wird bzw. wurde dabei die regional voraussichtlich sehr unterschiedliche verlaufende Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, warum nicht?

Ja, entsprechend der regionalisierten Bevölkerungsprognose des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung.

6. Wann genau wird das Konzept zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung vorliegen?
7. Wie soll dies bei der Überprüfung der Maßnahmen der Bedarfspläne berücksichtigt werden?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Eckpfeiler eines Konzepts zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung werden gegenwärtig im Rahmen eines Forschungsvorhabens entwickelt. Das Vorhaben wird voraussichtlich Mitte 2009 abgeschlossen. Das Konzept wird für die Aufstellung eines nächsten Bundesverkehrswegeplans erstellt und fließt somit nicht in die laufende Bedarfsplanüberprüfung ein.

9. Werden auch Maßnahmen an Bundeswasserstraßen überprüft?
Wenn ja, warum, und welche?

Eine Bedarfsplanüberprüfung ist in diesem Fall nicht erforderlich, da es für Bundeswasserstraßen keine rechtsverbindliche Bedarfsfeststellung durch ein Ausbaugesetz gibt.

10. Welche neuen Maßnahmen, die nicht in den Bedarfsplänen enthalten sind, werden zusätzlich geprüft?

Der gesetzliche Auftrag besteht darin, für Straße und Schiene zu überprüfen, ob der Bedarfsplan an die Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

12. Beabsichtigt die Bundesregierung, einen Gesetzentwurf zur Änderung der Bedarfspläne zu verabschieden?

Wenn ja, wann?

13. Soll die Verkehrsprognose 2025 unverändert Grundlage für die Fortschreibung der Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes werden (bitte begründen)?

Wenn nein, welche Anpassungen sind wann geplant?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Vorschlag für oder gegen eine mögliche Änderung der Bedarfspläne wird auf Basis der Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung erfolgen. Erst dann wird auch festgelegt, ob Datengrundlagen neu zu ermitteln sind.

14. Sieht die Bundesregierung angesichts eines zwischenzeitlichen Rohölpreises von fast 150 US-Dollar und der aktuellen Wirtschaftskrise einen Anlass, die Verkehrsprognose 2025 zu überprüfen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wann, und wie?

Nein. Aus den kurzfristigen Ölpreisschwankungen nach oben oder nach unten kann kein Rückschluss auf die langfristige Rohölpreisentwicklung gezogen werden; dies zeigt die Entwicklung des vergangenen Jahres.

15. Teilt die Bundesregierung die in der Verkehrsprognose 2025 vertretene Einschätzung, dass der Rohölpreis im Jahr 2025 bei höchstens 60 US-Dollar je Barrel liegen wird?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, welchen Rohölpreis hält die Bundesregierung im Jahr 2025 aufgrund welcher Annahmen und Szenarien für realistisch, und welche Konsequenzen hätte dies für die Bewertung der Aussagekraft der Verkehrsprognosen?

Die Annahmen zum Rohölpreis basieren auf einer Auswertung einschlägiger Studien zur langfristigen Energiepreisentwicklung. Die Bundesregierung stellt selbst keine eigenen Untersuchungen hierzu an.

Ausschlaggebende Einflussgröße der Verkehrsentwicklung sind – neben der Wirtschaftsentwicklung – die Nutzerkosten. Der Rohölpreis ist dabei nur einer von vielen Faktoren, der die Höhe der Nutzerkosten bestimmt. In der Verkehrsprognose wird realistischerweise davon ausgegangen, dass bei steigenden Preisen vermehrte Anstrengungen zur Verbrauchsminderung und Effizienzsteigerung der Fahrzeuge unternommen werden und deshalb Rohölpreiserhöhungen nur zu einem Teil auf die Nutzerkosten durchschlagen.

16. Ist die Bundesregierung weiterhin der Annahme, dass die Bruttowertschöpfung in der Bundesrepublik Deutschland bis 2025 durchschnittlich um 1,7 Prozent pro Jahr steigen wird, bzw. welchen durchschnittlichen Anstieg der Bruttowertschöpfung in der Bundesrepublik Deutschland hält die Bundesregierung bis 2025 für realistisch, und welche Konsequenzen hätte ein niedrigeres Wachstum für die Bewertung der Aussagekraft der Verkehrsprognosen?

Die aktuelle konjunkturelle Situation lässt keinen Rückschluss auf die langfristige Entwicklung der Bruttowertschöpfung zu, die sich am Wachstumspotenzial orientiert. Sie hat insofern derzeit auch keinen unmittelbaren Einfluss auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose im Jahr 2025.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass für die maßgebliche Frage der Auslastung des Bundesfernstraßennetzes die Fahrzeugkilometer von Lkw eine wesentlich aussagekräftigere Maßeinheit wären als Tonnenkilometer?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

18. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass sich durch die Verwendung der Maßeinheit Tonnenkilometer die Steigerung der durchschnittlichen Auslastung von Lkw u. a. aufgrund der Einführung und Erhöhung der Lkw-Maut – und daraus resultierend ein im Vergleich deutlich geringerer Anstieg der Fahrzeugkilometer – nicht oder nur unzureichend in den Zahlen zur Verkehrsentwicklung widerspiegelt?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zuge der Arbeiten der Bedarfsplanüberprüfung werden die Werte zum Verkehrsaufkommen aus der Verkehrsprognose 2025 in Pkw- bzw. Lkw-Fahrten umgewandelt. Auf diese Weise kann die Auslastung des Bundesfernstraßennetzes ermittelt werden, ohne die eine Bewertung der Maßnahmen nicht möglich ist. Dabei wird auch die Steigerung der Auslastung der Lkws beispielsweise aufgrund der Anpassung der Lkw-Maut berücksichtigt.

19. Werden neue, konkrete Prognosen zur Entlastung bestehender Ortsdurchfahrten durch geplante Ortsumfahrungen erarbeitet (bitte begründen)?

Im Rahmen der Überprüfung werden für geplante Ortsumgehungen des Bedarfsplans Prognosen als Basis der Nutzen-Kosten-Analysen erstellt.

20. Werden neue gutachterliche Bewertungen städtebaulicher Wirkungen auf Orts- bzw. Stadtkerne bei der Bewertung geplanter Ortsumfahrungen erarbeitet?

Wenn ja, warum, und welche?

In der Nutzen-Kosten-Analyse werden verkehrliche Entlastungswirkungen in Form verminderter Lärm- und Abgasbelastungen ermittelt. Weitere städtebauliche Wirkungen wurden im Bundesverkehrswegeplan 2003 im Rahmen der Raumwirksamkeitsanalyse untersucht. Die Erstellung neuer Raumwirksamkeitsanalysen ist für die Bedarfsplanüberprüfung nicht vorgesehen.

21. Welche naturschutzfachlichen Planungsaufträge des Bundesverkehrswegeplans 2003 sind bislang vollständig abgearbeitet?

Mit Erlangen des Baurechts sind alle naturschutzfachlich relevanten Sachverhalte umfassend und abschließend abgearbeitet. Dies ist bei folgenden Straßenbauvorhaben der Fall:

Bundesstraße 3	Weimar/Roth–Weimar/Argenstein
Bundesstraße 84	Ortsumgehung Hünfeld
Bundesstraße 255	Ortsumgehung Herborn/Herbornseelbach
Bundesstraße 255	Ortsumgehung Weimar
Bundesstraße 458	Ortsumgehung Hilders/Wickers
Bundesstraße 999	Ortsumgehung Rödental
Bundesstraße 246a	Ortsumgehung Schönebeck, Bauabschnitt 2.

Dieser Zusammenstellung wurden die maßgeblichen Projekte des Bedarfsplans für den Bau von Bundesfernstraßen zugrunde gelegt.

22. Welche naturschutzfachlichen Planungsaufträge des Bundesverkehrswegeplans 2003 werden bis zum Beschluss der Bundesregierung über die Anpassung der Bedarfspläne voraussichtlich vollständig abgearbeitet sein?

Erst Ende 2009/Anfang 2010 wird zu entscheiden sein, ob die Bedarfspläne fortzuschreiben sind. Es ist daher derzeit nicht absehbar, bei welchen Vorhaben und zu welchem Zeitpunkt der naturschutzfachliche Planungsauftrag vollständig abgearbeitet sein wird.

23. Bei welchen Projekten mit einem naturschutzfachlichen Planungsauftrag wurde bislang entsprechend des Bundesverkehrswegeplans 2003 (Seite 19) „auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch entscheidungsreifen Projekten [...] Alternativenplanungen [...] verwirklicht werden können“?

Die Planung von Verkehrsvorhaben ist immer auch mit der Prüfung von ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen verbunden. Im Zusammenhang mit der Darstellung und Bewertung von Umweltauswirkungen ergibt sich dies bereits aus dem Gesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVPG).

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Erfahrungen mit den im Bundesverkehrswegeplan 2003 neu eingeführten naturschutzfachlichen Planungsaufträgen?

Infolge der naturschutzfachlichen Planungsaufträge, die im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 neu eingeführt wurden, konnten bereits auf Generalplanungsebene Umweltrisiken identifiziert werden. Die Abarbeitung der naturschutzfachlichen Planungsaufträge erfolgt dagegen im Rahmen der Projektplanung und der dabei üblichen umweltrechtlichen Verfahrens- und Prüfungsschritte. Der naturschutzfachliche Planungsauftrag hat insofern keine gesteigerten Anforderungen an die Projektplanung.

25. Plant die Bundesregierung Veränderungen am „umfassenden Planungsauftrag“ (Bundesverkehrswegeplan 2003, Seite 19) durch die naturschutzfachlichen Planungsaufträge?

Wenn ja, wann, und welche?

Die Bundesregierung plant keine Veränderungen am „umfassenden Planungsauftrag“. Die Planungsaufträge und die mit den Bedarfsplänen verbundene gesetzliche Planrechtfertigung sind als essentielle Bestandteile dieser Pläne unverzichtbar.

